



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 5 september 2018
(OR. en)

11877/18

**Interinstitutionellt ärende:
2018/0315(NLE)**

**UD 189
CID 5
TRANS 359**

FÖRSLAG

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
inkom den:	31 augusti 2018
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2018) 605 final
Ärende:	Förslag till RÅDETS BESLUT om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i arbetsgruppen för tullfrågor som rör transporter respektive landtransportkommittén vid Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa i samband med det planerade antagandet av en ny konvention om underlättande av gränsövergångar för passagerare, bagage och lastbagage som transporteras i internationell trafik på järnväg

För delegationerna bifogas dokument – COM(2018) 605 final.

Bilaga: COM(2018) 605 final

Bryssel den 31.8.2018
COM(2018) 605 final

2018/0315 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i arbetsgruppen för tullfrågor som rör transporter respektive landtransportkommittén vid Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa i samband med det planerade antagandet av en ny konvention om underlättande av gränsövergångar för passagerare, bagage och lastbagage som transporteras i internationell trafik på järnväg

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser ett beslut om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i arbetsgruppen för tullfrågor som rör transporter vid Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (Unece) och, eventuellt, i landtransportkommittén vid Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa i samband med det planerade antagandet av en ny konvention om underlättande av gränsövergångar för passagerare, bagage och lastbagage som transporteras i internationell trafik på järnväg.

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Konventionen om underlättande av gränsövergångar för passagerare, bagage och lastbagage som transporteras i internationell trafik på järnväg

Initiativet till det föreslagna utkastet till konvention om underlättande av gränsövergångar för passagerare, bagage och lastbagage som transporteras i internationell trafik på järnväg (nedan kallat *utkastet till konvention*) togs av organisationen för järnvägssamarbete (OSJD), i vilken nio av unionens medlemsstater är medlemmar (Bulgarien, Tjeckien, Slovakien, Polen, Litauen, Lettland, Ungern, Estland och Rumänien), och överlämnades av Ryska federationens regering till Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa.

En konvention med liknande tillämpningsområde är redan i kraft: 1952 års internationella konvention för att underlätta gränspassage för passagerare och bagage som transporteras på järnväg, i vilken åtta av unionens medlemsstater (Österrike, Belgien, Frankrike, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Portugal och Sverige¹) är avtalsslutande parter. På grund av olika rättsliga och processuella svårigheter var det inte möjligt att ändra denna konvention för att modernisera den. Dessutom stödde medlemsländerna i organisationen för järnvägssamarbete idén att utarbeta en ny konvention på detta område, snarare än att ansluta sig till den föråldrade konventionen från 1952.

Det föreslagna utkastet till konvention omfattar tre viktiga politikområden för unionen: järnvägar, tull och unionens regelverk om gränsförvaltning. Det syftar till att påskynda och förenkla gränskontrollerna av persontåg. De viktigaste nya inslagen i utkastet till konvention är samordnade kontroller vid gränserna, i stället för två eller flera på varandra följande kontroller på båda sidor av gränsen; kontroller på tåg i rörelse, om tågens tidtabeller och hållplatser medger det, samt nå enighet avseende de närmare villkoren för samarbetet genom bilaterala avtal eller multilaterala överenskommelser. Detta förslag avser unionens politik på området gränsförvaltning. Aspekter som rör två andra av unionens politikområden, järnvägar och tullar, kommer att omfattas av ett separat förslag.

2.2. Uneces arbetsgrupp för tullfrågor som rör transporter

Arbetsgruppen för tullfrågor som rör transporter agerar inom ramen för den politik som förs i Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa och under allmänt överinseende av landtransportkommittén. Arbetsgruppens roll är att inleda och fullfölja åtgärder som syftar till harmonisering och förenkling av bestämmelser, regler och dokumentation för gränsövergångar för de olika formerna av landtransporter.

¹ Har undertecknat, men inte ratificerat den.

Unionen företräds i arbetsgruppen, i vilken unionens samtliga medlemsstater är medlemmar med rösträtt.

2.3. Akt som planeras av arbetsgruppen för tullfrågor som rör transporter

Arbetsgruppen för tullfrågor som rör transporter kommer att sammanträda den 12–14 juni och 16–19 oktober 2018. Under ett av sina sammanträden ska arbetsgruppen anta ett beslut om godkännande av utkastet till konvention och dess överlämnande för formellt godkännande till landtransportkommittén, vilken sammanträder en gång om året i februari.

Den planerade akten kommer att vara bindande för parterna i enlighet med artikel 22 i utkastet till konvention, där följande anges: ”1. Denna konvention ska träda i kraft tre månader efter den dag då fem stater har deponerat sina ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument. 2. För varje stat som ratificerar, godtar, godkänner eller ansluter sig till denna konvention efter deponeringen av det femte instrumentet om ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning, ska konventionen träda i kraft tre månader efter det att denna stat deponerat sitt ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument.”

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

3.1. Unionens ståndpunkt

Unionen håller med om målen i utkastet till konvention och stöder tanken om att underlätta persontrafik på järnväg, men har inte funnit något mervärde eller några fördelar med utkastet till konventionen för unionen eller dess medlemsstater. Det nya utkastet till konvention skulle inte göra befintliga bilaterala eller multilaterala avtal överflödiga och kanske inte ens underlätta nya bilaterala eller multilaterala avtal, eftersom utkastet till konvention inte innehåller en förlaga för sådana avtal. Många bestämmelser i utkastet till konventionen har en icke bindande karaktär och kan inte genomföras utan särskilda arrangemang mellan de berörda parterna. Den enda funktion som utkastet till konventionen skulle kunna ha i nuläget är att tjäna som referens för framtida multilaterala och bilaterala avtal.

I fråga om **EU:s regelverk om gränsförvaltning** medför utkastet till konventionen i sin nuvarande form inte några nya eller användbara verktyg och därmed inte något mervärde för EU och dess medlemsstater. Det innehåller dessutom flera bestämmelser som är problematiska för EU:s regelverk och som skulle behöva ändras om unionen eller dess medlemsstater önskar ansluta sig till utkastet till konventionen vid en senare tidpunkt. I artikel 6 i utkastet till konvention bör det till exempel klargöras att gränskontroller inte kan frångås genom multilaterala eller bilaterala avtal mellan stater: eftersom kodexen om Schengengränserna tillämpas vid passage av EU:s yttre gränser får internationella avtal endast reglera hur kontrollerna genomförs utan att ändra innehållet i dessa kontroller.

Från en **institutionell synvinkel** för unionen rör utkastet till konventionen frågor som omfattas av unionens exklusiva eller delade befogenhet. Medlemsstaterna kan inte ansluta sig enskilt till delar av utkastet till konvention som faller inom ett område som omfattas av unionens exklusiva befogenhet. En bestämmelse om unionens deltagande som en organisation för regional ekonomisk integration borde ha införts i utkastet till konvention i enlighet med den allmänna politiken om institutionella aspekter för att unionen skulle kunna ansluta sig till konventionen.

Även om unionen inte verkar ha skäl att ansluta sig till den föreslagna konventionen, i enlighet med dess allmänna politik om institutionella aspekter, bör alla nya internationella

konventioner innehålla en klausul som gör det möjligt för organisationer för regional ekonomisk integration att delta.

Landtransportkommittén vid Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa kan vid sin 81:a session i februari 2019 eller under nästföljande session, med förbehåll för att arbetsgruppen för tullfrågor som rör transporter godkänner utkastet till konvention, rösta om antagande av konventionen och begära att sekretariatet överför den till Förenta nationernas generalsekreterare i dennes egenskap av depositarie. Det är därför viktigt att fastställa unionens ståndpunkt för att kunna reagera i ett sådant möjligt scenario. I frågor som omfattas av exklusiv befogenhet kommer kommissionen att rösta för unionens räkning.

Ett stort antal experter från både den offentliga och den privata sektorn rådfrågades i samband med utarbetandet av den föreslagna konventionen.

Flera samråd skedde med medlemsstaterna inom tullagstiftningskommittén (samordning Genève), varav ett hölls tillsammans med experter från kommittén för det gemensamma europeiska järnvägsområdet, RIF-råden, attachéerna för transportfrågor och företrädare för kommissionens generaldirektorat för transport och rörlighet respektive för migration och inrikes frågor (23.1.2017). Samråd genomfördes också med tullens expertgrupp.

Ytterligare samråd ägde rum vid sessioner i arbetsgruppen för tullfrågor som rör transporter och arbetsgruppen om järnvägstransporter vid Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa.

Diskussioner i berörda forum i Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa, som följs av antingen kommissionens generaldirektorat för skatter och tullar eller för transport och rörlighet, har föregåtts av samordning mellan de ovannämnda generaldirektoraten och generaldirektoratet med ansvar för migration och inrikes frågor, eftersom utkastet till konvention rör områden som faller inom de tre generaldirektoratens respektive ansvarsområden.

Intern samordning och gemensamma diskussioner med medlemsstaterna inom ramen för tullagstiftningskommittén och tullexpertgruppen visade tydligt att det inte föreligger något intresse, varken för medlemsstaterna eller unionen, att ansluta sig till utkastet till konventionen, eftersom den inte medför några fördelar eller något mervärde på något av de berörda områdena, dvs. de områden inom unionspolitiken som omfattas av detta förslag och även sett utifrån unionens institutionella synvinkel.

4. RÄTTSLIG GRUND

4.1. Förfarandemässig rättslig grund

4.1.1. Principer

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *EUF-fördraget*) föreskrivs att beslut ska antas ”om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram”.

Begreppet ”akter med rättslig verkan” omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som

inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”².

4.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Den akt som ska antas av arbetsgruppen för tullfrågor som rör transporter och landtransportkommittén vid Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa utgör en akt med rättslig verkan. Den planerade akten kommer att vara bindande enligt internationell rätt i enlighet med artikel 22 i utkastet till konvention.

Den planerade akten varken kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram.

Den förfarandemässiga rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

4.2. Materiell rättslig grund

4.2.1. Principer

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar. Om den planerade akten har två målsättningar eller två beståndsdelar av vilka den ena målsättningen eller den ena beståndsdelan kan identifieras som den huvudsakliga, medan den andra endast är av underordnad betydelse, måste det beslut som antas enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget ha en enda materiell rättslig grund, nämligen den som krävs med hänsyn till den huvudsakliga eller avgörande målsättningen eller beståndsdelan.

Vad gäller en planerad akt som samtidigt har flera syften eller beståndsdelar, vilka är oskiljaktigt förbundna med varandra utan att det eller den ena är av underordnad betydelse i förhållande till det eller den andra, måste den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget undantagsvis inbegripa de däremot svarande olika rättsliga grunderna.

4.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Den planerade akten har syften och beståndsdelar inom området gränskontroller och omfattar kontroller av passagerare och deras resehandlingar. Det bör därför baseras på artikel 77.2 b i EUF-fördraget, som avser ”kontroll av de personer som passerar de yttre gränserna”.

Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet omfattar därför följande bestämmelser: Artikel 77.2 b i EUF-fördraget.

4.3. Slutsats

Den rättsliga grunden för förslaget till beslut bör vara artikel 77.2 b jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

² Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i arbetsgruppen för tullfrågor som rör transporter respektive landtransportkommittén vid Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa i samband med det planerade antagandet av en ny konvention om underlättande av gränsövergångar för passagerare, bagage och lastbagage som transporteras i internationell trafik på järnväg

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 77.2 b jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) En ny konvention av Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (Unece) om underlättande av gränsövergångar för passagerare, bagage och lastbagage som transporteras i internationell trafik på järnväg har föreslagits av Ryska federationen och stöds av organisationen för järnvägssamarbete (OSJD).
- (2) Arbetsgruppen för tullfrågor som rör transporter agerar inom ramen för den politik som förs i Unece och under allmänt överinseende av landtransportkommittén. Arbetsgruppens roll är att inleda och fullfölja åtgärder som syftar till harmonisering och förenkling av bestämmelser, regler och dokumentation för gränsövergångsförfaranden för de olika formerna av landstransporter.
- (3) Uneces arbetsgrupp för tullfrågor som rör transporter ska vid sin 149:e session den 12–14 juni 2018, eller under nästföljande session, fatta beslut om godkännande av den föreslagna konventionen om underlättande av gränsövergångar för passagerare, bagage och lastbagage som transporteras i internationell trafik på järnväg och dess överlämnande till landtransportkommittén för formellt godkännande.
- (4) Unionen företräds i Uneces arbetsgrupp för tullfrågor som rör transporter av de 28 EU-medlemsstater som är medlemmar med rösträtt. I frågor där unionen har exklusiv befogenhet uttrycks unionens ståndpunkt av kommissionen på uppdrag av unionen och dess medlemsstater.
- (5) Beroende på de särskilda omständigheterna och med hänsyn till intresset av enhetlig extern representation av unionen och dess medlemsstater, kan kommissionen föra förhandlingar som omfattar både unionens befogenhetsområden och områden där medlemsstaterna inte har tilldelat unionen befogenhet.
- (6) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Uneces arbetsgrupp för tullfrågor som rör transporter och i kommittén för landstransporter, eftersom den föreslagna konventionen rör frågor om viseringsförfaranden som omfattas av unionens befogenhet.

- (7) Konventionen innehåller allmänna bestämmelser om hur gränskontroll av persontåg bör organiseras. Den kan ses som grunden för multilaterala eller bilaterala avtal, utan vilka ingen av de delar som omfattas av konventionen skulle kunna fungera.
- (8) Unionens medlemsstater kan ingå sådana bilaterala avtal även utan den föreslagna konventionen. För Ryssland och vissa andra länder som företräds i organisationen för järnvägssamarbete (OSJD) förefaller det som om den rättsliga ramen kräver en sådan konvention för att göra det lättare att ingå multilaterala och bilaterala avtal.
- (9) Innehållet i den föreslagna konventionen förefaller varken ha positiva eller negativa effekter för unionens medlemsstater. Unionen ska därför inte stödja förslaget till konvention, men har inga skäl att blockera antagandet.
- (10) Även om det inte verkar ligga i unionens intresse att ansluta sig till den föreslagna konventionen, i enlighet med dess allmänna politik om institutionella aspekter, bör alla nya internationella konventioner innehålla en klausul som gör det möjligt för organisationer för regional ekonomisk integration att delta. Det föreslagna utkastet till konvention innehåller ingen klausul som skulle göra det möjligt för unionen att ansluta sig till konventionen.
- (11) Om en klausul som möjliggör deltagande av organisationer för regional ekonomisk integration skulle införas bör unionens ståndpunkt i Uneces arbetsgrupp för tullfrågor som rör transporter vara neutral. Unionen bör då avstå från att rösta. I annat fall bör unionen rösta mot antagandet av förslaget till konvention.
- (12) I enlighet med artiklarna 1 och 2 i protokoll nr 22 om Danmarks ställning, fogat till fördraget om Europeiska unionen och EUF-fördraget, deltar Danmark inte i antagandet av detta beslut, som inte är bindande för eller tillämpligt på Danmark. Eftersom detta beslut är en utveckling av Schengenregelverket ska Danmark, i enlighet med artikel 4 i det protokollet, inom sex månader efter det att rådet har beslutat om denna förordning, besluta huruvida landet ska genomföra den i sin nationella lagstiftning.
- (13) När det gäller Island och Norge utgör detta beslut, i enlighet med avtalet mellan Europeiska unionens råd och Republiken Island och Konungariket Norge om dessa staters associering till genomförandet, tillämpningen och utvecklingen av Schengenregelverket, en utveckling av de bestämmelser i Schengenregelverket³ som omfattas av det område som avses i artikel 1.A i rådets beslut 1999/437/EG⁴.
- (14) När det gäller Schweiz utgör detta beslut, i enlighet med avtalet mellan Europeiska unionen, Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om Schweiziska edsförbundets associering till genomförandet, tillämpningen och utvecklingen av Schengenregelverket, en utveckling av de bestämmelser i Schengenregelverket⁵ som omfattas av det område som avses i artikel 1.A i beslut 1999/437/EG jämförd med artikel 3 i rådets beslut 2008/146/EG⁶.

³ EGT L 176, 10.7.1999, s. 36.

⁴ Rådets beslut 1999/437/EG av den 17 maj 1999 om vissa tillämpningsföreskrifter för det avtal som har ingåtts mellan Europeiska unionens råd och Republiken Island och Konungariket Norge om dessa båda staters associering till genomförandet, tillämpningen och utvecklingen av Schengenregelverket (EGT L 176, 10.7.1999, s. 31).

⁵ EUT L 53, 27.2.2008, s. 52.

⁶ Rådets beslut 2008/146/EG av den 28 januari 2008 om ingående på Europeiska gemenskapens vägnar av avtalet mellan Europeiska unionen, Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om Schweiziska edsförbundets associering till genomförandet, tillämpningen och utvecklingen av Schengenregelverket (EUT L 53, 27.2.2008, s. 1).

- (15) När det gäller Liechtenstein utgör detta beslut, i enlighet med protokollet mellan Europeiska unionen, Europeiska gemenskapen, Schweiziska edsförbundet och furstendömet Liechtenstein om furstendömet Liechtensteins anslutning till konventionen mellan Europeiska unionen, Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om Schweiziska edsförbundets associering till genomförandet, tillämpningen och utvecklingen av Schengenregelverket⁷, en utveckling av de bestämmelser i Schengenregelverket som omfattas av det område som avses i artikel 1.A i beslut 1999/437/EG jämförd med artikel 3 i rådets beslut 2011/350/EG⁸.
- (16) Detta beslut utgör en utveckling av de bestämmelser i Schengenregelverket i vilka Förenade kungariket inte deltar i enlighet med rådets beslut 2000/365/EG⁹. Förenade kungariket deltar därför inte i antagandet av detta beslut, som inte är bindande för eller tillämpligt på Förenade kungariket.
- (17) Detta beslut utgör en utveckling av de bestämmelser i Schengenregelverket i vilka Irland inte deltar i enlighet med rådets beslut 2002/192/EG¹⁰. Irland deltar därför inte i antagandet av detta beslut, som inte är bindande för eller tillämpligt på Irland.
- (18) När det gäller Cypern, Bulgarien, Rumänien och Kroatien utgör bestämmelserna i detta beslut bestämmelser som utvecklar Schengenregelverket eller som på annat sätt har samband med Schengenregelverket, i den mening som avses i artikel 3.2 i 2003 års anslutningsakt¹¹, artikel 4.2 i 2005 års anslutningsakt¹² respektive artikel 4.2 i 2011 års anslutningsakt¹³.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i sessionerna för Uneces arbetsgrupp för tullfrågor som rör transporter och landtransportkommittén gällande Uneces föreslagna nya konvention om underlättande av gränsövergångar för passagerare, bagage och lastbagage som transporteras i internationell trafik på järnväg ska vara följande:

⁷ EUT L 160, 18.6.2011, s. 21.

⁸ Rådets beslut 2011/350/EU av den 7 mars 2011 om ingående på Europeiska unionens vägnar av protokollet mellan Europeiska unionen, Europeiska gemenskapen, Schweiziska edsförbundet och Furstendömet Liechtenstein om Furstendömet Liechtensteins anslutning till avtalet mellan Europeiska unionen, Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om Schweiziska edsförbundets associering till genomförandet, tillämpningen och utvecklingen av Schengenregelverket, om avskaffande av kontroller vid de inre gränserna och om personers rörlighet (EUT L 160, 18.6.2011, s. 19).

⁹ Rådets beslut 2000/365/EG av den 29 maj 2000 om en begäran från Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland om att få delta i vissa bestämmelser i Schengenregelverket (EGT L 131, 1.6.2000, s. 43).

¹⁰ Rådets beslut 2002/192/EG av den 28 februari 2002 om Irlands begäran om att få delta i vissa bestämmelser i Schengenregelverket (EGT L 64, 7.3.2002, s. 20).

¹¹ Akt om villkoren för Republiken Tjeckiens, Republiken Estlands, Republiken Cyperns, Republiken Lettlands, Republiken Litauens, Republiken Ungerns, Republiken Maltas, Republiken Polens, Republiken Sloveniens och Republiken Slovakiens anslutning till de fördrag som ligger till grund för Europeiska Unionen och om anpassning av fördragen (EUT L 236, 23.9.2003, s. 33).

¹² Akt om villkoren för Republiken Bulgariens och Rumäniens anslutning och om anpassning av de fördrag som ligger till grund för Europeiska unionen, antagen den 25 april 2005 (EUT L 157, 21.6.2005, s. 203).

¹³ Akt om villkoren för Republiken Kroatians anslutning och om anpassning av fördraget om Europeiska unionen, fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och fördraget om upprättandet av Europeiska atomenergigemenskapen (EUT L 112, 24.4.2012, s. 21).

Unionens ståndpunkt om utkastet till konvention ska vara att avstå från att rösta, om en klausul som möjliggör deltagande av organisationer för regional ekonomisk integration införs. Om en sådan klausul inte införs, ska unionens medlemsstater rösta emot.

Artikel 2

Den ståndpunkt som avses i artikel 1 ska uttryckas av de av unionens medlemsstater som är medlemmar i Uneces arbetsgrupp för tullfrågor som rör transporter och landtransportkommittén och som agerar samfällt.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till kommissionen och medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*